Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7365

11. 06. 90

Sachgebiet 612

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Schäfer (Offenburg), Lennartz, Schütz, Adler, Bachmaier, Bernrath, Blunck, Dr. von Bülow, Conradi, Fischer (Homburg), Dr. Hartenstein, Dr. Hauchler, Ibrügger, Kastner, Kiehm, Kretkowski, Dr. Kübler, Menzel, Müller (Düsseldorf), Opel, Reimann, Reuter, Dr. Schöfberger, Stahl (Kempen), Tietjen, Waltemathe, Weiermann, Dr. Wernitz, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/7161 —

Emissionsbezogene Kfz-Steuer

Zur Vorbereitung einer Umstellung der heutigen Kraftfahrzeugsteuer auf eine emissionsbezogene Steuer haben der Bundesminister der Finanzen und der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorischerheit Arbeitspapiere als Diskussionsgrundlage erstellt. Daneben arbeitet eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe unter der Federführung des Finanzressorts Baden-Württembergs, die sich der gleichen Thematik annimmt. Die Arbeitsgruppe will ihre Arbeiten im Sommer 1990 abschließen. Der Stellungnahme der Länder kommt besondere Bedeutung zu, weil den Ländern das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer zusteht und sie die Umstellung vorzunehmen haben. Aufbauend auf den genannten Arbeiten wird die Bundesregierung ihren Vorschlag entwickeln. Die Umstellung betrifft über 30 Millionen Fahrzeuge. Die Auswirkungen der vorgesehenen Maßnahmen auf die Umwelt, die Verbraucher, die Wirtschaft und die öffentlichen Haushalte bedürfen sorgfältiger Untersuchungen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 6. Juni 1990 übermittelt.

In seiner Regierungserklärung vom 27. April 1989 hat Bundeskanzler Dr. Kohl angekündigt, daß die Bundesregierung „die Kfz-Steuer künftig nicht nach dem Hubraum, sondern nach dem Schadstoff-Ausstoß festlegen" wolle. Seitdem haben sich entsprechende Ankündigungen insbesondere aus dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wiederholt, ohne daß jedoch der Öffentlichkeit Klarheit über das Konzept der Bundesregierung vermittelt wurde.

1. Wird die Bundesregierung den bereits mehrfach angekündigten Gesetzentwurf zur Umstellung der Kfz-Steuer auf eine emissionsabhängige Besteuerung noch in dieser Legislaturperiode vorlegen?

2. Soll die emissionsbezogene Umstellung der Kfz-Steuer nur in nationalem Rahmen stattfinden oder nur im EG-Zusammenhang durchgesetzt werden?

Die Bundesregierung beabsichtigt, noch in dieser Legislaturperiode ihre Vorstellungen für eine emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer den übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und der EG-Kommission mitzuteilen. Sie strebt eine für alle Staaten der EG einheitliche Lösung an. Sie wird unter Berücksichtigung der EG-Erörterungen in der nächsten Legislaturperiode einen Gesetzentwurf vorlegen.

3. Ab welchem Zeitpunkt soll diese Kfz-Steuerumstellung in Kraft treten?

Die Neuregelung kann frühestens 1993 in Kraft treten. Dabei wird für einzelne Fahrzeuggruppen möglicherweise eine längere Übergangsfrist erforderlich sein.

4. Welche Schadstoffe sollen mit welchem Belastungsfaktor in der Steuerfestsetzung berücksichtigt werden?

Nach dem gegenwärtigen Stand der Erörterungen sollen die Schadstoffe CO, HC und NO_x in Schadstoffgruppen zusammengefaßt werden. Daneben sollen die CO_2-Emissionen und die Partikelemissionen berücksichtigt werden.

5. Parlamentarischer Staatssekretär Grüner hat angekündigt, auch künftig soll bei Pkw und Krafträdern nach verschiedenen Leistungsklassen bzw. bei Lkw nach verschiedenen Gewichtsklassen differenziert werden.

   a) Nach wie vielen und welchen dieser Gewichts- bzw. Leistungsklassen soll künftig unterschieden werden?

   b) Nach wie vielen und welchen verschiedenen Emissionsstufen soll künftig der Schadstoffwert bzw. der Lärmwert steuerlich unterschieden werden?

      Nach wie vielen Verbrauchswerten soll unterschieden werden?

   c) Wie viele verschiedene Steuersätze wird es in Relation zu den Leistungs- bzw. Gewichtsklassen geben, und welche Höhe werden diese haben?

Die Bundesregierung gibt grundsätzlich einem System, das nur wenige Schadstoff- und Lärmklassen vorsieht und damit für Bürger und Verwaltung überschaubar bleibt, den Vorzug vor einem System mit vielen kleinen Stufen. Zusätzlich ist daran gedacht,

das jeweilige zulässige Gesamtgewicht oder die Motorleistung in die Bemessung der Steuer einzubeziehen.

Die in der Frage erwähnten Ausführungen des Parlamentarischen Staatssekretärs Grüner beruhen auf einem Arbeitspapier des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Hierin sind z. B. für Pkw für die verschiedenen Emissionsarten drei bis sechs Steuerstufen vorgesehen.

6. Um welchen Betrag wird bei den verschiedenen Gewichts- und Leistungsklassen die Steuer zwischen schlechtestem und bestem Emissionsverhalten gespreizt werden?

Die Steuerspreizung soll so ausgelegt werden, daß sie genügend Anreiz zum Erwerb emissionsarmer Kraftfahrzeuge bietet.

7. In welcher Weise werden die bisher bekannten Zulassungsvoraussetzungen nach Anlagen XXIII, XXIV, XXV bzw. neue einheitliche EG-Abgasgrenzwerte in die Steuerfindung eingehen?

Nach dem gegenwärtigen Diskussionsstand sollen die neuen EG-Richtlinien zugrundegelegt werden, wobei steuerliche Anreize zur Unterschreitung der dort enthaltenen Grenzwerte gesetzt werden. Bei Altfahrzeugen werden auch bisherige nationale Regelungen zu berücksichtigen sein.

8. Sollen zur Ermittlung der Kfz-Abgaswerte
   a) die Neu-Werte der Typzulassung zur Basis genommen werden oder
   b) sollen sich die Steuerfestsetzungen auf die realen Emissionen im Straßenverkehr beziehen?

   Falls b) zutrifft: Wie will die Bundesregierung diese Werte ermitteln?

Für die Kfz-Steuer erweist es sich als vorteilhaft, zur Bewertung der Schadstoffemissionen an die Typzulassungen anzuknüpfen. In diesem Zusammenhang kommt den entsprechenden EG-Richtlinien für die Einhaltung von Dauerhaltbarkeit und Serienkonformität große Bedeutung zu.

Wesentliche nachträgliche technische Verbesserungen im Emissionsverhalten von Kraftfahrzeugen können in bisheriger Weise berücksichtigt werden.

9. Wird die Bundesregierung bei der Berücksichtigung des Kfz-Verbrauchs an die gegenwärtige Bestimmung für Ermittlung der Verbrauchswerte anknüpfen oder wird sie Grenzwerte festlegen, die den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch eines Kfz im realen Fahrverhalten abbilden?

   Wie sollen die neuen Kraftstoffverbrauchswerte künftig ermittelt werden?

Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emission stehen in einem engen Zusammenhang. Sie können in einem EG-harmonisierten Meßverfahren ermittelt werden. Bereits heute werden im Rahmen der Typprüfung auch die CO_2-Emissionen gemessen.

Im übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung vom 6. März 1990 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten Schäfer (Offenburg) – Drucksache 11/6737, Seite 25 – verwiesen.

10. Wird die Kfz-Steuerbelastung durch die emissionsbezogene Umstellung insgesamt steigen?

    Wenn nein, wie wird steuerlich der Tatsache Rechnung getragen werden, daß voraussichtlich mit Verbreitung umweltschonenderer Kraftfahrzeuge das Steueraufkommen sinkt?

Die emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer soll über einen gewissen Zeitraum gemittelt aufkommensneutral sein. Sie ist in ihrer Höhe gegebenenfalls anzupassen, wobei auf eine ausreichende Konstanz der steuerlichen Rahmenbedingungen zu achten ist.

11. Mit welchen Verbrauchsminderungen bei gegebener Pkw- bzw. Lkw-Gewichts- und -Leistungsklasse rechnet die Bundesregierung in welchem Zeitraum aufgrund der neu geplanten Kfz-Steuer?

Die Verbrauchsminderungen aufgrund der emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer können nicht von anderen Entwicklungen oder Maßnahmen separiert werden.

12. Hält die Bundesregierung die von ihr vorgeschlagene emissionsorientierte Kfz-Steuer für ein geeignetes Mittel, Pkw- und Lkw-Fahrer zum Wenig-Fahren und damit zum Kraftstoffsparen zu motivieren?

    Welche anderen steuerlichen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Kfz-Fahrer zum Wenig-Fahren zu motivieren?

Die emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer soll nicht das Fahrverhalten, sondern das Kaufverhalten der Bürger beeinflussen und mittelbar die Fahrzeugindustrie zu Entwicklung und Angebot noch schadstoffärmerer Fahrzeuge veranlassen. Ob Kfz-Fahrer viel oder wenig fahren, hängt nach Auffassung der Bundesregierung vor allem von den alternativen Möglichkeiten ab, die dem Kfz-Fahrer zur Verfügung stehen. Die Bundesregierung fördert daher mit erheblichen Investitionsmitteln den ÖPNV und Schienenverkehr.

13. Gegenwärtig nimmt die Kfz-Steuerbelastung mit steigendem Hubraum zu. Trotz dieser steigenden Kfz-Steuerbelastung hält in der Bundesrepublik Deutschland der Trend zum größeren Pkw an. Auf welche empirischen Befunde stützt die Bundesregierung ihre Annahme, die von ihr geplante Differenzierung bei der Kfz-Steuer könnte für den Kfz-Kauf kaufentscheidend sein?

Ein emissionsorientiertes Steuerkonzept kann in Zusammenarbeit mit geeigneter Öffentlichkeitsarbeit zu einer deutlichen Nachfrage nach emissionsarmen Fahrzeugen führen, wie die derzeitige steuerliche Förderung schadstoffarmer Fahrzeuge beweist.

14. Plant die Bundesregierung in der Zwischenzeit neben dem Kriterium „Schadstoff-Ausstoß" auch andere Kriterien (z. B. den Verkehrsflächenverbrauch) für die Festsetzung der Kfz-Steuer heranzuziehen?

    Wenn ja, welche Kriterien sind dies, und wie sollen sie in die Kfz-Steuer-Festsetzung einfließen?

Die Bundesregierung hat von Anfang an neben den Schadstoffen auch den Lärm als Kriterium der Emissionen in ihren steuerlichen Überlegungen vorgesehen. Über die Emissionen hinausgehende Umweltkriterien sind bisher nicht vorgesehen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333